

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	- (1952)
Heft:	1
Artikel:	Le Ferrovie federali e il Ticino : la linea del San Gottardo, simbolo di unione tra la Svizzera italiana e le altre regioni della Confederazione
Autor:	Lucchini, C.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-775019

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

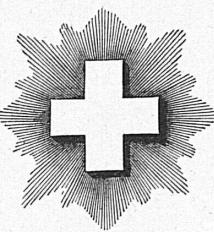
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LE FERROVIE FEDERALI E IL TICINO



La linea del San Gottardo, simbolo di unione tra la Svizzera italiana e le altre regioni della Confederazione

Chi oggi, accomodato in confortevoli carrozze, in poche ore compie il viaggio in ferrovia dal Ticino all'interno della Svizzera, ammirando i magnifici, ben conosciuti, ma sempre nuovi sfuggevoli paesaggi, ha piuttosto il pensiero rivolto alle proprie fatiche, agli eventi che l'attendono alla metà e raramente credo, pensa alla grande opera, a quella meravigliosa realizzazione che gli permette la rapida traversata. E all'alto valore politico-economico del mezzo di trasporto che già dal suo inizio e d'anno in anno sempre più, ha stabilito nuove relazioni, fecondato commerci e industrie e strettamente unito il cantone subalpino al resto del paese. Partendo di buon mattino, il ticinese, il viaggiatore, può raggiungere Zurigo, Berna, Basilea già verso le undici e restarvi fin nel tardo meriggio, per essere di ritorno circa alle ventitré all'estremo lembo di terra elvetica, la stazione internazionale di Chiasso. In diciassette ore o poco più, raggiunti i principali centri - salvo alcune città della Svizzera occidentale - sbrigati numerosi affari, il professionista, l'industriale, il commerciante, può agevolmente ancora in giornata, rientrare al proprio focolare. Questo fatto è, rispetto alle condizioni di alcuni decenni or sono, di capitale importanza, se si pensa che prima dell'apertura della ferrovia, solo il percorso Lucerna-Bellinzona durava in diligenza 18 ore e da Basilea a Milano 48. È bensì vero che le velocità raggiunte dall'areoplano possono far sembrare modeste quelle dei convogli ferroviari. È però altresì esatto il dire che con questi ultimi, le diverse regioni del paese possono rapidamente comunicare tra loro senza difficoltà alcuna, trasportando viaggiatori e merci in quantità illimitate. E ciò non è realizzabile con gli altri mezzi di trasporto finora conosciuti. Ventisei treni diretti di carattere nazionale ed internazionale, congiungono ora quotidianamente i due versanti del San Gottardo, facilitando scambi, intensificando traffici, infondendo nuovo vigore alla vita del cantone. Per persuadersi dell'importanza somma della ferrovia, basta immaginarsi le condizioni del Ticino prima della costruzione della linea del San Gottardo, quasi completamente isolato dagli altri cantoni. L'apertura di questa linea ha apportato nuove linfe, ha dato nuovi stimoli, nuovi impulsi al mondo ticinese, quali certamente non aveva più sentiti dopo l'Atto di Mediazione del 1803 con cui il Ticino, dopo tre secoli di sudditanza, veniva riconosciuto quale cantone sovrano nel seno della Confederazione. La linea del San Gottardo, preconizzata da Carlo Cattaneo, storico e filosofo italiano e cittadino onorario ticinese, già fin dal 1853 e da lui denominata la «Via delle Genti» per l'alto significato che fin d'allora gli sembrava avesse dovuto assumere, rappresenta per il Ticino il vero anello di congiungimento. Quante difficoltà da sormontare prima dell'apertura, per mantenere con il governo centrale, i cantoni, gli istituti superiori di cultura con le industrie e i commerci già importanti, il minimo di contatto indispensabile alla propria valorizzazione, allo svolgersi della vita politica ed economica, appunto a causa dei mezzi di trasporto inadeguati al rapido mutare degli eventi. Con il compimento della grande, sublime opera nuovi orizzonti s'aprirono come

per incanto. La barriera delle Alpi definitivamente infranta, vinte le furie dell'aspro monte, subentrò un cambiamento di ritmo nella vita del cantone, un'armonia più accentuata, più spontanea si stabilì fra i due versanti: il Ticino usciva da un isolamento durato da secoli. Le ferrovie in generale, quella del San Gottardo in particolare, procurarono al Ticino come evidentemente anche alle altre regioni svizzere, vantaggi innumerevoli. Ormai nessun ostacolo più s'opponeva al fiorire dell'industria alberghiera e turistica che in pochi anni conobbe uno sviluppo giammai sognato. Lugano e Locarno divennero centri alberghieri di primo ordine, ma anche in altre regioni del cantone, accorse un'importante clientela nazionale ed estera. Altre industrie subirono impulsi fino allora ignorati, così quella del tabacco, del granito, della seta (ora quasi sparita per ragioni indipendenti dai trasporti ferroviari), della cioccolatta, ecc. A Chiasso, in virtù della stazione internazionale, sorse numerose case specializzate nelle spedizioni. Anche lo sviluppo di numerose piccole industrie, ora sparse in quasi tutte le regioni del cantone e molte di cui possono considerarsi filiali di importanti ditte d'oltralpe, non sarebbe stato possibile senza comunicazioni ferroviarie numerose e rapide. L'industria del tannino a Maroggia, del linoleum e le ferriere a Giubiasco, le industrie di Bodio e molteplici altri opifici, sarebbero impensabili senza l'esistenza della ferrovia. Le ferrovie federali, nate nel 1902 da importanti compagnie private, cui seguì nel 1909 quella del San Gottardo, si sforzano incessantemente di servire il paese nel miglior modo possibile. La soppressione delle tasse di montagna, difficilmente accettabile da parte di società private, poiché queste non avevano bisogno di usare verso il popolo quei riguardi che invece appaiono alle ferrovie federali una conseguenza logica della statizzazione, venne da esse adottata sopportandone tutte le conseguenze finanziarie assai notevoli, quantunque si trattasse di una misura esclusivamente di saggia politica federale per cui sarebbe stato più ragionevole di farne subire l'onere alla cassa statale. Con biglietti di vacanza e domenicali, riduzioni speciali e il biglietto di semplice andata valevole anche per il ritorno in numerose circostanze dell'anno, le ferrovie federali facilitano l'esodo del popolo verso la periferia del paese e ciò torna di vantaggio al Ticino anche perché crea nuovi fruttuosi vincoli tra esso e le altre genti confederate. Pochi anni dopo la loro creazione, le ferrovie federali iniziarono notevoli costruzioni nel Ticino quali i doppi binari di cui sull'arteria principale solo la tratta Melide-Maroggia non è ancora compiuta. Importantissima fu la costruzione della seconda galleria del Ceneri. Seguirono miglioramenti e trasformazioni di stazioni e fabbricati, la costruzione dell'impianto idroelettrico del Ritom, l'introduzione della trazione elettrica, insomma un ammodernamento continuo per potenziare sempre più la grande linea di traffico, accrescendo la capacità della linea aperta e delle stazioni, aumentando le velocità, abbreviando incessantemente la durata dei percorsi, agevolando le comunicazioni nazionali e internazionali. L'attuazione di numerosi progetti di costruzione aggiunta a importanti lavori

di manutenzione, che per mantenere la linea in completa efficienza debbono ripetersi periodicamente, crea numerose occasioni di lavoro alle imprese e maestranze ticinesi. Notevoli ordinazioni di materiale di consumo, vengono effettuate nel cantone e da alcuni anni, anche la costruzione e riparazione di carri merci. Assai considerevole è la partecipazione finanziaria delle ferrovie federali ai numerosissimi consorzi esistenti tra Airolo e Chiasso. E la modernizzazione, spinta senza tregua in tutti i settori della più vasta impresa statale, ridonna in modo considerevole di vantaggio al Ticino, poiché la sua linea del San Gottardo resta per forza di cose, la linea preferita quando si tratta di introdurre quei perfezionamenti che dettati dalla scienza, dalla tecnica e dall'esperienza, sono atti a mantenere la rotaia eternamente giovane.

La ferrovia del San Gottardo è sempre bella, suggestiva, moderna malgrado i suoi settant'anni ormai raggiunti, poiché venne inaugurata nel 1882. Essa è simile ad una sublime opera d'arte, una pittura, una scultura, le cui intrinseche bellezze nulla perdono col passar degli anni, dei secoli, godendo di un'eterna primavera. La sua progettazione, il suo tracciato, la grande galleria, quelle elicoidali delle due rampe, i suoi superbi ponti, rimangono oggi ancora, un gioiello dell'arte dell'ingegnere e del costruttore. E se anche si trattasse di ricominciare, non potrebbe essere ideata ed eseguita in modo più perfetto.

E i ticinesi non dimenticheranno mai quegli uomini insigni e valorosi, uomini della politica, della tecnica e dell'economia che hanno preconizzato, meditato, propugnato la eccelsa opera fino a realizzarla, non scoraggiandosi mai davanti alle enormi, innumerevoli difficoltà nazionali e internazionali, ostacoli politici finanziari e tecnici. Restando sulla breccia fino al momento in cui, l'impervio diaframma che impediva al Ticino di vivere col ritmo febbrile dei tempi che rapidamente si trasformavano con invenzioni, sviluppo impensato di industrie e commerci, con rivolgimenti sociali; che gli precludeva di palpitare in armonia con la nuova era e di unirsi più strettamente alla patria, non venne definitivamente infranto. Il consigliere federale e ministro Gianbattista Piola, l'ingegnere Pasquale Lucchini e Carlo Cattaneo, pur non dimenticando gli Escher, i Favre, i Welti, i Koller, sono nomi eternamente incisi nella mente dei ticinesi. Essi resteranno fulgido, eccelso esempio di consapevolezza, sagacia e indomita tenacia nel combattere per la giusta causa, rimanendo attraverso alle generazioni, gli antesignani e i creatori di quella superba linea di comunicazione che divenne fattore precipuo di una sempre più stretta, fraterna unione fra le genti del paese, di stirpe, religione, lingua e costumi diversi. Le ferrovie federali, tutte le ferrovie svizzere, prima quella del San Gottardo, sono e rimarranno in tutti i tempi alto simbolo di congiungimento, solidarietà e fratellanza tra le diverse regioni, fra tutto il popolo. Esse rimarranno di somma importanza politica, culturale, sociale e militare per l'esistenza, la prosperità, la vita della nostra Confederazione.

C. Lucchini
già pres. dir. gen. FFS